Nikica Barić

ISBN 0353-295X
RADOVI – Zavod za hrvatsku povijest
Vol. 30, Zagreb 1997.

UDK 625.1 (497.5) »1941/1945«
Izvorni znanstveni rad

Željeznički promet i njegova zaštita u NDH (1941-1945)

Normalno odvijanje željezničkog prometa u NDH bilo je izuzetno bitno, kako za samu ustašku vlast, tako i za Nijemce i Talijane. Upravo zbog toga partizanske snage često su napadale vlakove i objekte uz prugu. To je prisililo vlasti NDH, Nijemce i Talijane da poduzmu znatne mjere u cilju zaštite željeznica. Opis tih mjera je glavna tema ovog rada.

Hrvatske državne željeznice (HDŽ) bile su najvažnije komunikacijsko sredstvo u NDH. O njima je ovisilo normalno odvijanje života cijele države, a također i vojni napori NDH, Nijemaca i Talijana.

Djelovanje željeznica imalo je izuzetnu važnost zbog tadašnje nedostatne moderne cestovne mreže i malog broja motornih vozila. Tako su 1941. na području NDH postojala samo 192 kilometra suvremenih (asfaltnih ili betonskih) cesta. Nasuprot tome, željeznička mreža NDH je 1941. godine imala 2760 kilometara pruga normalnog kolosijeka (od toga 306 km dvostrukog) i 1200 km uskotračnih pruga.[1]

Nedostatak motornih vozila možda će slikovito dočarati sljedeći podatak. U prosincu 1944. ustaško-domobranska 1. hrvatska udarna divizija imala je 5215 ljudi i raspolagala s 899 jahaćih, teglećih i tovarnih konja i 180 zaprežnih kola. Od motornih vozila imala je samo 13 automobila i pet motorkotača.[2]

Organizacija željezničkog prometa u NDH

Neposredno nakon proglašenja NDH cjelokupan promet bio je podređen vojnim snagama novonastale države. Čvrsto vojno zapovjedništvo trebalo je u prvim danima osigurati redovito djelovanje prometa na cijelom području NDH. Kada je 16. travnja imenovana prva vlada NDH, Slavko Kvaternik je postao Zapovjednik vojske i Ministar Hrvatskog Do-

---

1 *Tehnička enciklopedija*, knjiga 2, Zagreb, 1966, stranica 632; »Spomen knjiga prve obljetnice NDH«, Zagreb, 1942, str. 115-152.

2 »Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslavenskih naroda« (dalje: »Zbornik NOR-a«), tom V, knjiga 36, dokument broj 167.

mobranstva i cjelokupnog prometa. Uskoro je ustrojeno tijelo koje se zvalo Zapovjedništvo vojske i Ministarstvo domobranstva. Ono se sastojalo od Predsjedništva i sedam odjela. Četvrti odjel je bio zadužen za željeznice i promet.[3]

Krajem lipnja 1941, preustrojem vlade, osnovano je Ministarstvo prometa i javnih radova čiji je zadatak bio brinuti se za cjelokupni promet, izgradnju prometnica i javne radove. Unutar Ministarstva, za željeznice je bio zadužen Odjel za željeznice, autopromet i brodarstvo, a od listopada 1942. Glavno ravnateljstvo za promet. Slični odjeli (a kasnije glavna ravnateljstva) bili su zaduženi za pošte, brzojav i brzoglas i za javne radove. Javni radovi su jedno vrijeme bili prebačeni u djelokrug poslova MUP-a, ali su kasnije opet postali dio Ministarstva prometa.[4]

U sklopu Glavnog ravnateljstva za promet djelovala su Ravnateljstva državnih željeznica Zagreb i Sarajevo. Sarajevsko Ravnateljstvo pokrivalo je pruge u istočnom i središnjem dijelu BiH, kao i u južnoj Dalmaciji. Zagrebačko Ravnateljstvo pokrivalo je pruge u zapadnoj Bosni, sjevernoj Dalmaciji i na cijelom preostalom teritoriju NDH. Početkom kolovoza 1944. u sklopu Glavnog ravnateljstva za promet počela su djelovati i Ravnateljstvo za građenje državnih željeznica i Ravnateljstvo državnog samovoznog prometa. Oba su imala sjedište u Zagrebu.[5]

Tijekom kolovoza 1941. HDŽ je sudjelovao na bečkoj konferenciji za podjelu voznog parka bivše države, kojom je dobio oko 1000 lokomotiva, 1400 osobnih i 15 000 teretnih vagona normalnog kolosijeka (1435 mm) i tridesetak osobnih i oko 230 teretnih vagona uskotračnih pruga (760 mm). Vozni park je bio u dobroj mjeri istrošen starošću (tako je, primjerice, trećina vagona i lokomotiva sarajevskog Ravnateljstva bila starija od 40 godina) i intenzivnim korištenjem, pa je dobar dio lokomotiva i vagona bio na stalnom popravku. Odmah nakon uspostave NDH nedostajalo je i stručnog željezničkog osoblja, što su ustaške vlasti objašnjavale neprijateljskim odnosom jednog dijela zaposlenih prema novoj državi. Možemo pretpostaviti da su same ustaše uklonile barem jedan dio tih ljudi, budući da nisu odgovarali njihovim mjerilima nacionalne i političke podobnosti. Inače, HDŽ je imao oko 40 000 zaposlenih.[6]

Napadi na željezničke pruge i postrojenja

Željeznice su bile česti cilj partizanskih napada. Napadom na njih otežavao se normalan promet i život, a također i promet za vojne potrebe. Osim toga, zbog tih je napada trebalo odvojiti znatne snage i sredstva za zaštitu pruga, čime se ona nisu mogla koristiti u izravnoj

---

3 »Zbornik zakona i naredaba NDH« (dalje: »Zbornik NDH«) br. 1/1941, str. 8; M. Colić *Takozvana NDH, 1941*, Beograd, 1973. (dalje: *Colić-1973*) str. 195 i 198. Ostali su odjeli bili: I (kopnene snage), II (ratna mornarica, plovidba i pomorstvo), III (zračne snage) V (cestovni saobraćaj i građevine), VI (pošta, brzojav, telefon, radio) i VII (zbor javnog reda i sigurnosti).

4 »Zbornik NDH«, br. 3/1941, str. 204, br. 6/1941, str. 381, br. 30/1942, str. 1277, br. 31/1942, str. 1340, br. 36/1943, str. 1367 i 1388, br. 15/1944, str. 666.

5 Hrvatski državni arhiv (HDA), fond Ministarstva prometa i javnih radova (dalje: MPJR), kutija 205, broj T-28/43; kutija 209, broj 16331/43; Zbornik NDH, br. 14/1944, str. 538.

6 HDA, MPJR, k. 204, GT-479/42, k. 209, T-16331/43; HDA, fond Ravnateljstva državnih željeznica Zagreb (dalje: RDŽ Zg), k. 17, 2594/44; »Spomen-knjiga prve obljetnice NDH«, str. 115-152; B. Krizman: *Pavelić između Hitlera i Mussolinija*, Zagreb, 1980, str. 509 (dalje: *Krizman-1980*).

borbi protiv partizana. Koliko su napadi na željeznice bili bitan dio cjelokupne partizanske strategije svjedoči i proglas KPJ, tiskan 12. srpnja 1941. Bio je upućen »narodima Jugoslavije« i pozivao je na oružani ustanak. Iako je bio uopćenog promidžbeno-političkog sadržaja, poziva i na sasvim konkretnu akciju: »Ne dozvolimo da naše željeznice prevoze ratni materijal i druga sredstva koja služe fašističkim hordama u njihovoj borbi protiv Sovjetskog Saveza.«[7]

Napadi na željezničke objekte bili su mnogobrojni i raznovrsni. Ovom radu nije cilj prikazati tijek i raspon svih tih napada.[8] Ipak ću navesti tri primjera koji opravdavaju tvrdnju da je željeznička služba u NDH bila »teška, naporna i odgovorna« i »često puta i po život opasna«.

1. Tako je na pruzi Rijeka – Moravice u 1942. godini bilo nekoliko stotina napada na željeznicu što je, zajedno sa namjernim uništavanjem pruge, potpuno zaustavilo promet između tih dviju postaja. Od 350 službenika koji su sačinjavali vlakopratno osoblje postaje Moravice oko 40 ih je poginulo, a preko 100 teško ranjeno u napadima na vlakove.
2. U jednom izvješću sarajevskog Ravnateljstva stoji: »Dana 4.IX.1942. u km. 362.6 između postaja Sjetlina i Prača odmetnici su porušili i bacili u vodu željezni most, dalje pragove i tračnice u dužini 300 metara bacili na cestu, srušili potporni zid u dužini 50 metara, oborili i prerezali 15 brzojavno-brzoglasnih stupova.«
3. Tijekom 1942. postaja Bosanska Krupa pala je u ruke partizana što je kasnije opisao nadstojnik te postaje: »Upadom odmetnika na postaju odmah su odpočeli uništavanjem svega što je državno. Prometni ured, ured podpisatog, putnička blagajna kao i pisarna skladištara, sve je demolirano. Brzoglasi, brzojavi, štitni signali, stolovi, satovi, svi uokvireni nadpisi, zatim Wertheim blagajna (postajna i putnička) provaljene su i uništene sve do temelja, tako da je izgledao jedan haos.« Nakon toga partizani su uništili dio pruge koji je prolazio kroz postaju, zapalili vagone i samu zgradu postaje.[9]

Zato ne iznenađuje podatak da je već početkom srpnja 1942. godine, od ukupno 4000 km pruga, bilo uništeno ili nesigurno za promet 1700 kilometara. Osim toga, partizani su na nekim područjima, koja su držali pod svojim nadzorom, organizirali vlastiti željeznički promet. Tako je već u rujnu 1941. postojala partizanska željeznica na području Drvara, a sredinom i krajem rata i na drugim područjima u Bosni, Gorskom Kotaru, Slavoniji i Podravini.[10]

Od druge polovice 1943. godine HDŽ je bio izložen i zračnim napadima. U to vrijeme savezničko zrakoplovstvo iz uporišta u južnoj Italiji počelo je djelovati i iznad NDH. Kasnije im se pridružilo sovjetsko i zrakoplovstvo NOVJ (Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije). Česta meta njihovih napada bili su vlakovi i željeznička postrojenja u NDH.

---

7 »Hronologija radničkog pokreta i SKJ 1919-1979«, tom II, Beograd, 1980, str. 30.

8 Knjiga Lj. Bošnjaka *Diverzantska dejstva u Narodnooslobodilačkom ratu 1941-1945*, Beograd, 1983. daje temeljit i opsežan prikaz diverzantskih akcija koje su tijekom rata izvodile partizanske snage. Osim toga, u njoj se jednim dijelom prikazuju i neke mjere zaštite pruga od takvih napada. Knjiga »Zagrebački željezničari u Revoluciji – Zbornik sjećanja željezničara zagrebačkog čvora«, Zagreb, 1986. daje prikaz djelovanja jednog broja suradnika narodnooslobodilačkog pokreta koji su bili zaposleni u HDŽ-u.

9 HDA, MPJR k. 204, GT-479/42, GT-1502/42, k. 205, T-618/43; RDŽ Zg k. 2, 2223/42. Za još neke primjere napada na željezničke objekte i vlakove vidi i svežanj pod nazivom »Brzojavni izvještaji o napadima partizana na vlakove i željezničke objekte 1942/43. godine« (MPJR, k. 209).

10 F. Jelić-Butić: *Ustaše i NDH 1941-1945«,* str. 126, Zagreb, 1977; *Vojna enciklopedija*, knjiga 10, str. 733, Beograd, 1975.

Kolike su bile štete od svih tih napada govori i podatak da je od 14. srpnja 1941. (koji je u jednom dokumentu označen kao dan kada su započeli napadi na željezničke pruge) do 31. listopada 1944. miniranjem, rušenjem, i oružanim napadima oštećeno 6085 vagona. Do 31. listopada 1944. u zračnim napadima »slupano« je ukupno 2499 osobnih i teretnih vagona HDŽ-a.[11]

Suradnja pojedinih djelatnika HDŽ-a s partizanima

Usprkos važnosti željezničke službe, vlasti NDH nisu mogle osigurati pouzdanost cjelokupnog željezničkog osoblja, pa su tijekom cijelog rata mnogi željezničari surađivali s narodnooslobodilačkim pokretom. Kako stoji u jednom izvješću iz prosinca 1942. o napadima na vlakove s namirnicama u sjevernoj Hrvatskoj »sigurno je, da među željezničarima imade mnogo izdajica, koji partizanima javljaju, kada i što i koliko prolazi kojom stanicom (...) jer bi bez izdajica bili nemogući toliki napadaji na vlakove«.[12]

Zbog toga se rigorozno provjeravala podobnost zaposlenih, pa je i neodlazak u crkvu na dan 10. travnja bio dovoljan razlog da izazove sumnju uprave HDŽ-a. Nisu bila rijetka uhićenja i zatvaranja željezničara. Tako je, na primjer, u prosincu 1942. 162 željezničara sarajevskog Ravnateljstva bilo lišeno slobode, dok se u istom mjesecu 1944. u logoru nalazilo 146 službenika zagrebačkog Ravnateljstva.[13]

Određeni broj radnika HDŽ-a napuštao je svoj posao i odlazio u partizane. Neki drugi su koristili svoj posao da izvrše diverzije. Tako je, primjerice, u studenome 1942. radnik HDŽ-a Jakov Perović otpušten iz službe i strijeljan, jer je kao član KP trebao postaviti 5 kilograma eksploziva u zgradu željezničkog Ravnateljstva u Zagrebu.[14]

Poziv Josipa Broza Tita pripadnicima hrvatskoga Domobranstva da do 15. rujna 1944. napuste svoje postrojbe i pridruže se partizanima imao je određenog uspjeha i kod radnika HDŽ-a. U sklopu takve partizanske promidžbe u studenome 1944. na području Ogulina pronađen je i letak kojeg je partizanski »Željeznički odbor« poslao »Željezničarima na neoslobodjenom teritoriju«. U njemu se pozivaju radnici HDŽ-a da prijeđu na stranu NOP-a, jer će inače »(...) zauvijek uništiti budućnost svoju i svojih porodica«.

Osim suradnika NOP-a, neki željezničari srpske nacionalnosti bili su i pročetnički opredijeljeni i otvoreno neprijateljski prema NDH.[15]

Određeni broj željezničara bavio se i krijumčarenjem i krađom. Tako su u Zemunu u krijumčarenju zajednički sudjelovali hrvatski i srbijanski željezničari, a Nijemci su već u kolovozu 1941. uhitili delegata HDŽ-a u Beogradu zbog primanja mita. Krijumčarenja je bilo i u Dalmaciji, na granici Italije i NDH, gdje su neki željezničari »liferovali Židove preko granice za judinu plaću od 100 kuna«.[16]

---

11 HDA, RDŽ Zg, k. 17, 2594/44.

12 HDA, RDŽ Zg, k. 1, VT-79/42.

13 HDA, MPJR, k. 204, T-1777; RDŽ Zg, k. 11, 1260/44, k. 17, 2667/44.

14 HDA, MPJR, k. 204 br. T-1745; RDŽ Zg, k. 2, 1534/44, k. 16, 2522/44, 2523/44, k. 17, bez broja /44, 2795/44.

15 HDA, MPJR, k. 208, T-2447/44; RDŽ Zg, k. 9, 638/44, k. 16, 2386/44.

16 HDA, RDŽ Zg, k. 1, VT-31/44, k. 2, 178/12. VIII. 1941, 97/42, k. 15, 2208/44.

Ipak, željezničari HDŽ-a bili su nerijetko izloženi napadima partizana, zarobljavani a ponekad i ubijani. Isto tako ne može se reći da su svi surađivali s NOP-om. Spremnost nekih željezničara da se brane od partizanskih napada, ali također i stanje nesigurnosti koje je vladalo na željezničkim prugama pokazuje i molba petorice strojovođa koji su se u listopadu 1943. obratili izravno Anti Paveliću sa zahtjevom da im se podijeli automatsko oružje. Oni su to, i sa pretjeranom dozom samouvjerenosti, objasnili time što »skupine razbojnika zaustavljaju i napadaju vlakove bez da se daje otpor iz vlaka pa tako u većini slučajeva ove bande ne broje više od 30-40 ljudi, u kom slučaju bi bio dovoljan i najmanji otpor, da se razbojnici raztjeraju pa stoga mole, da im se podieli gore navedeno oružje.« Ipak, ova je molba odbijena jer, kako je obrazloženo, tada bi se takvo oružje moralo dati i svim ostalim strojovođama.[17]

Sve ovo tjeralo je vlasti NDH, kao i njemačku i talijansku vojsku, da poduzmu velik broj mjera zaštite željeznica.

Njemačka vojska u NDH i željeznički promet

Njemačke oružane snage su na teritoriju NDH tijekom rata uspostavile sustav ustanova i jedinica koje su trebale upravljati željezničkim prometom. Također je uspostavljen i poseban stožer kojem je zadaća bila da rukovodi osiguranjem onih pruga u NDH čija je sigurnost Nijemcima bila posebno važna.

Od transportnih ustanova Nijemci su već 1941. imali Prijevozno zapovjedništvo u Zagrebu (*Transport Kommandantur Agram)*, koje je imalo ispostave u Zemunu i Sarajevu, a u Zagrebu i dva motorizirana zapovjedništva za istovar tereta. Njemu su bila podređena njemačka zapovjedništva željezničkih postaja u desetak gradova NDH. Osim ovih ustanova zaduženih za prijevoz, Nijemci su osnovali i posebno tijelo koje je brinulo za korištenje željeznica u NDH. Ono je imalo dva imena: Vojno željezničko zapovjedništvo 7 (*Feldeisenbahnkommando 7*) ili Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj (*Deutscher Transportbevollmächtigter Kroatien*). Ovaj opunomoćenik je imao sjedište u Zagrebu i ispostave u Zemunu i Sarajevu. On se trebao baviti samo njemačkim vojnim preselicama (transportima), ali je u biti djelovao u svim pitanjima željezničkog saobraćaja u NDH.[18]

Tijekom 1941. broj njemačkih snaga u NDH nije bio velik, ali je znatan njihov dio bio korišten upravo za zaštitu pruge Zagreb-Zemun, što je bilo definirano kao glavni zadatak njemačkih snaga u NDH. Pruga Zagreb-Zemun bila je važna kao dio prometnog pravca koji je povezivao Njemačku s južnim dijelom Balkana. Koliko je Nijemcima bilo važno onemogućiti diverzije na toj pruzi svjedoči i podatak da je za hvatanje diverzanata na jednom njenom dijelu pripadnicima jedne njemačke postrojbe obećano 10 000 kuna nagrade i posebno dvotjedno odsustvo.[19]

Budući da su se napadi na tu prugu nastavljali, u srpnju 1942. osnovan je u Brodu na Savi njemački Stožer za osiguranje pruga za posebnu namjenu (*Eisenbahnsicherungsstab*

---

[17] HDA, MPJR, k. 204, T-1845/42, k. 207, T-4075/43; RDŽ Zg k. 13, 1729/44, k. 19, 623/45.

[18] »Zbornik NOR-a«, tom XII, knjiga 4, dok. br. 2; B. Krizman: *Ustaše i Treći Reich – Prvi svezak*, Zagreb, 1983, str. 283 (dalje: Krizman-1983); »Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova« – Glavno ravnateljstvo za promet (dalje: Vjestnik-promet), br. 4/1945.

[19] »Zbornik NOR-a«, tom XII, knjiga 3, dok. br. 97.

zur besonderen Verwendung). Za obavljanje tog zadatka Stožer je raspolagao s četiri njemačka bataljuna, jednim oklopnim vlakom, a bile su mu podređene i sve hrvatske snage za osiguranje te pruge. Jedan njemački bataljon koji je imao dovoljno motornih vozila trebao je služiti kao pokretna pričuva, a ostale snage su bile raspoređene kao lokalno osiguranje. Krajem kolovoza ovaj Stožer je prestao djelovati i zamijenio ga je Stožer za osiguranje »Huwe« sa sjedištem u Novskoj. Zapovjednik stožera, bojnik Huwe, dobio je ovlaštenja zapovjednika pukovnije.[20]

Izgleda da je i taj stožer ukinut krajem 1942. a u Brodu je, krajem 1942. ili početkom 1943, osnovan Njemački stožer za osiguranje željeznica – Hrvatska (*Deutscher Eisenbahnsicherungsstab Kroatien*). On je djelovao do kraja rata, a njegov je zapovjednik imao ovlasti zapovjednika divizije.[21] Stožer je osiguranjem rukovodio posredstvom nekoliko Područja osiguranja (*Sicherungsabschnitt*). Područja »A« (sa stožerom u Zagrebu), »B« (Brod), »C« (Ruma) pokrivala su prugu Dobova (granica Trećega Reicha) – Zemun i Vinkovci – Osijek, područje »D« (Doboj) prugu Brod – Sarajevo i Doboj – Tuzla, područje »E« (Caprag) prugu Zagreb – Sisak – Novska i područje »F« (Bosanski Novi) prugu Sisak – Bihać/Banja Luka. Dio stožera koji je upravljao podizanjem utvrda za zaštitu tih pruga zvao se Brigada za utvrđivanje 1 (*Festungsbrigade 1*). U Vinkovcima je djelovao njemački Inspektor za sigurnost željeznica (*Inspekteur der Eisenbahnsicherung Kroatien*). Da bi se omogućila bolja suradnja Nijemaca i snaga NDH, osnovan je i Hrvatski stožer za vezu kod E. S. Staba.[22]

Koliko je pruga Zagreb – Zemun bila važna Nijemcima govori i podatak da su njemački poslanik u NDH Siegfried Kasche i njemački opunomoćeni general u Hrvatskoj Edmund Glaise von Horstenau razmišljali i o sklapanju (ograničenog) primirja s partizanima kojim bi se ovi, među ostalim, obavezali prekinuti napade na tu prugu. Izgleda da su partizani, koji su se u prvoj polovici 1943. našli u teškoj situaciji zbog njemačke ofenzive u Bosni, jedno vrijeme i pristali na neku vrstu primirja kojim je pruga Zagreb-Zemun privremeno bila pošteđena novih napada.[23]

Već u srpnju 1942. Nijemci su svom Stožeru podredili sve hrvatske snage koje su sudjelovale u osiguranju pruge Zagreb – Zemun. Domobranske željezničko stražarske bojne bile su podređene zapovjednicima određenih *Sicherungsabschnitta*, a u drugoj polovici 1943. cjelokupni Prometni zdrugovi Ustaške vojnice, koji su dotad djelovali na svoju ruku, došli su pod zapovjedništvo njemačkog Stožera u Brodu. Jedinice Željezničke bojne također su djelovale »savezno sporazumu« s određenim njemačkim zapovjedništvima, a Nijemcima je trebalo najaviti i sve pokrete oklopnih vlakova.[24]

---

20 »Zbornik NOR-a«, tom XII, knjiga 1, dok. br. 235, 241, 266; knjiga 2, dok. br. 105, 107, 111, 113, 127, 142, 185, 188.

21 »Zbornik NOR-a«, tom XII, knjiga 3, dok. br. 47; Krizman-1983, str. 104.

22 HDA, RDŽ Zg, k. 1, VT-498/44, k. 5, 2783/43, k. 6, 3212/43, k. 13, 1571/44.

23 J. Tomasevich: *Četnici u Drugom svjetskom ratu 1941-1945.*, Zagreb, 1979, str. 221-224.

24 HDA, k. 1, VT-498/44, k. 3, 666/43, k. 6, 2906/43; Krizman-1983, str. 104 i 219. Više riječi o ovim ustaškim i domobranskim postrojbama bit će u sljedećem dijelu teksta. Za više podataka o načinu na koji su snage NDH bile podređene njemačkim postrojbama i zapovjedništvima vidjeti radove M. Colića navedene u ovom tekstu. Za podređenost snaga NDH talijanskoj vojsci vidjeti članak istog autora *Oružane formacije NDH u Dalmaciji 1941-1943. godine*, »Zbornik Instituta za historiju radničkog pokreta Dalmacije« (dalje: »Zbornik IHRPD«), br. 3, Split, 1975.

Sva ova njemačka tijela (*Transport Kommandantur*, Opunomoćenik za prijevoz, Stožer za osiguranje u Brodu, itd.) mogla su od vojnih i željezničkih tijela NDH potraživati ili im naređivati kako, gdje i koliko utvrđenih objekata za zaštitu željezničkih pruga treba podići. Nijemci su također mogli nadopunjavati hrvatske i nalagati svoje mjere protuzračne zaštite željezničkih objekata i vlakova.[25] Osim toga, Nijemci su mogli utjecati na izbor ljudi koji su obnašali ključne dužnosti u Ministarstvu prometa. Tako je na njemačko traženje državni tajnik Josip Marković, glavar Glavnog ravnateljstva za promet, u kolovozu 1943. razriješen svoje dužnosti, a na njegovo mjesto je došao i do kraja rata ostao inžinjer Vjekoslav Terček.[26] Njemačka vojska mogla je smaknuti ili uputiti u logor radnike HDŽ-a za koje je smatrala da surađuju s partizanima ili su protunjemački raspoloženi.[27]

Ipak, prema dostupnim dokumentima vidljivo je da željezničke i vojne vlasti NDH uglavnom nisu imale primjedbi na ponašanje Nijemaca, za razliku od izrazitog nezadovoljstva na račun Talijana. Bilo je, međutim, nekoliko slučajeva kada su Nijemci izazvali nezadovoljstvo na hrvatskoj strani. Jednom nisu obavijestili HDŽ o postavljanju mina iznenađenja na pojedine dijelove pruga koje su partizani često minirali. U drugom slučaju, njemačka je vojska na jednoj postaji krajem 1944. počela uništavati prugu i drugu imovinu HDŽ-a, da bi od tog materijala izgradila bunkere.[28]

Talijanska vojska u NDH i željeznički promet

Od travnja 1941. do rujna 1943. na jednom dijelu NDH djelovale su postrojbe talijanske 2. armije (armata) koja se jedno vrijeme zvala i Više zapovjedništvo oružanih snaga Slovenija-Dalmacija.[29]

Navedene talijanske snage bile su razgraničene s njemačkim snagama u NDH crtom Samobor – Glina – Jajce – Sarajevo – Višegrad (svi ti gradovi nalazili su se na njemačkom području). Hrvatski krajevi sjeverne i srednje Dalmacije koji su pripojeni Italiji zvali su se i Prva zona. Usporedo s obalom i Prvom zonom od istočne do zapadne granice NDH protezala se Druga ili Demilitarizirana zona široka 50 do 70 kilometara. U njoj NDH nije smjela držati ratnu mornaricu niti graditi utvrde. Između granica Druge zone i njemačko-talijanske crte razdvajanja protezala se Treća zona široka 40 do 70 kilometara.

Tijekom travnja i svibnja 1941. predstavnici talijanskih i hrvatskih željeznica vodili su pregovore na kojima je najvažnije pitanje bilo nadzor nad željeznicama koje su se nalazile u NDH, ali su bile važne u povezivanju krajeva anektiranih Rimskim sporazumima s Italijom (Rijeka – Ogulin – Split), kao i za međusobnu vezu Šibenika i Splita (Split – Perković – Šibenik). Talijani su tražili razmještanje svoga vojnog i civilnog željezničkog osoblja na tim prugama što su Hrvati samo djelomice prihvatili. Osim toga, Talijani su u travnju oduzeli određenu količinu željezničke opreme, bez koje nije bio moguć normalan željeznički promet.

25 HDA, MPJR, k. 205, T-953/43; RDŽ Zg, k. 1, VT-498/44, k. 3, 1203/43, k. 6, 2378/43, 3146/43, k. 11, 1327.

26 B. Krizman-1980, str. 447, Krizman-1983, str. 92; Vjestnik-promet br. 18/1943.

27 HDA, fond RDŽ Zg, k. 5, 2831/43, k. 12, 1490/44, k. 14, 1934/44.

28 HDA, RDŽ Zg, k. 8, 265/44, k. 17, 2563/44.

29 *Comando Superiore delle Forze Armate Slovenia-Dalmazia* (SUPERSLODA).

Nakon razgraničenja Italije i NDH bilo je predviđeno da talijanska vojska prestane biti okupacijska i postane saveznička vojska, koja se trebala postepeno povući s teritorije NDH. No, s izbijanjem ustanka u NDH, talijanska vojska je odlučila ponovno zauzeti Demilitariziranu zonu. Jedan od bitnih razloga za tu akciju bila je upravo sigurnost željezničkih pruga koje su bile važne za povezivanje Italije s anektiranim dijelovima Dalmacije, za opskrbu talijanskih jedinica u NDH, ili zato što se preko njih prevozila rumunjska nafta za Italiju (Karlovac – Rijeka). Tako su već 31. srpnja 1941. talijanske čete preuzele od domobranskih snaga osiguranje pruga Sušak – Karlovac, Ogulin – Knin – Split i Knin – Perković – Drniš, a tijekom kolovoza i rujna Talijani su zauzeli cijelu Drugu zonu. Snaga postrojbi NDH u Drugoj zoni svedena je na minimum, a u operativnom pogledu te su postrojbe podređene zapovjedniku Druge armije. Nakon ponovnog zauzimanja II. zone u Zagrebu je 17. rujna 1941. sklopljen novi ugovor o prometu. Njime je Zapovjedništvo 2. talijanske armije od 5. listopada 1941. dobilo potpuni nadzor nad cjelokupnim željezničkim prometom na svim prugama u II. zoni. U tu svrhu Talijani su na Sušaku osnovali Izaslanstvo vojnih transporata 611 (*Delegazione transporti militari 611*, *Detramiles 611*), koje je imalo svoje urede za vezu kod sarajevskog i zagrebačkog željezničkog Ravnateljstva. Izaslanstvo je na tim prugama moglo postaviti bilo koje vojne i željezničke organe, a moglo je tražiti i smjenu određenih radnika HDŽ-a. Na Sušaku je osnovan Inspektorat HDŽ-a koji je na osnovi naredbi *Detramilesa* obavljao sve poslove potrebne za odvijanje redovitog prometa. U listopadu 1941. talijanske snage su zauzele i III. zonu, kojom prilikom je određeno da će se napad na talijanske snage, javne objekte i željezničke pruge kazniti smrću.

Kada su Talijani shvatili da se ne mogu suprotstaviti partizanskim snagama koje su djelovale u NDH, odlučili su se povući iz Treće i djelomično iz Druge zone. U lipnju 1942. talijanska i hrvatska strana sklopile su sporazum o povlačenju talijanske vojske iz III. (osim Karlovca) i nekih dijelova II. zone. Sporazum je trebao stupiti na snagu 11. srpnja 1942. Time su oružane snage NDH opet dobile veću ulogu u zaštiti pruga na tom području. One su trebale preuzeti pruge Karlovac – Ogulin – Knin (osim samog Ogulina i Knina) i Konjic – Mostar (osim Mostara). Ipak, samo vođenje pruge i zapovjedništvo nad tim hrvatskim snagama zadržale su talijanske vojne vlasti.

Sigurnost željezničkih prometnica već je krajem 1941. bila bitna sastavnica talijanskog prisustva na području NDH. Za osiguranje 812 kilometara željezničkih pruga, 2. armija je tada koristila velik broj od ukupno 11 500 ljudi. Zbog sve češćih napada na željeznice i ostale prometnice 2. armija je tražila i pojačanja. S vremenom su Talijani za osiguranje i održavanje pruga doveli znatne snage (inžinjerijske željezničke bataljune, oklopne vlakove i drezine), a također su provodili izgradnju utvrda za zaštitu pruga. Talijani su raspolagali i s posebnim postrojbama šumskih radnika, koje su bile razmještene u Delnicama, Lokvama i Mostaru. Oni su u Gorskom Kotaru posjekli oko pruga i cesta dosta šuma pravdajući to osiguranjem prometnica ali, iako su te šume »pripadale u cijelosti NDH«, Talijani su drvo bez ikakve nadoknade koristili za svoje potrebe. U osiguranju pruga Talijani su koristili i četnike.[30]

[30] HDA, MPJR, k. 204, VT-1/42, VT-4/42, T-843/43, k. 205, T-698/43, k. 209, svežanj »hrvatsko-talijanski promet«; RDŽ Zg, k. 3, 64/43, k. 6, 2901/43; Zbornik NOR-a, tom V, knjiga 32, dok. br. 4, 18, tom XII, knjiga 1, dok. br. 30, tom XIII, knjiga 1, dok. br. 20, 23, 89, 118, 174, 159, knjiga 2, dok. br. 81, 90, 117, knjiga 3, dok. br. 55.

Talijani su vodili pragmatičnu politiku, čiji je glavni cilj bio zaštititi pripojene dijelove Dalmacije i već spomenute (željezničke) prometnice od partizanskih napada. Da bi u tome uspjeli, oni su se, ovisno o okolnostima, oslanjali dijelom na vlasti i vojne snage NDH, a dijelom na četnike. U svrhu ostvarenja svoga cilja Talijani su, među ostalim, težili potpunom podvrgavanju HDŽ-a svome nadzoru. Takvi talijanski postupci izazivali su veliko nezadovoljstvo na hrvatskoj strani, koja je već bila frustrirana pripajanjem jednog dijela hrvatskog teritorija Italiji. O svemu tome svjedoče brojni dokumenti iz 1942. i 1943. godine.

Tako su Talijani obustavljali civilni putnički i teretni promet što je pogađalo hrvatsko stanovništvo koje zato nije moglo nabavljati namirnice. Talijanska vojska svojevoljno je zaustavljala vlakove i vršila pregled putnika i robe što je vodilo do poremećaja voznog reda. Do sličnih je posljedica dovodio samovoljan pretovar roba i raspolaganje voznim parkom, kao i zauzimanje radnih i stambenih prostorija HDŽ-a za talijanske potrebe. Pod zaštitom »savezničke talijanske vojske« djelovali su četnici koji su pri vožnji vlakovima HDŽ-a često zlostavljali, pljačkali, ubijali i uništavali imovinu. Ponekad su Talijani i četnici sasvim otvoreno napadali željezničke radnike i hrvatske domobrane. I sami Talijani su krali i uništavali inventar vlakova, i drugu imovinu HDŽ-a, fizički napadali željezničare ili ih uhićivali i slali u zatvor u Italiju, iako su oni bili »lojalni podanici NDH«. To je izazivalo strah kod željezničara koji se zato nisu usuđivali raditi na određenim postajama.

Sve pritužbe hrvatske strane zbog takvog stanja Talijani su bahato odbijali. Tako su jednom na hrvatske žalbe da Talijani ne opskrbljuju radnike HDŽ-a namirnicama, na što su se obavezali, Talijani podrugljivo odgovorili da se i sam inspektor HDŽ-a hrani u talijanskoj časničkoj menzi.[31]

Ovakvo stanje vidljivo je i u izvješću kojeg je u studenome 1942. Ministarstvu prometa poslao ravnatelj sarajevskog željezničkog Ravnateljstva Ante Vokić nakon što su se predstavnici HDŽ-a u Dubrovniku sastali s predstavnicima *Detramilesa*: »Općenito, teško je raditi s Talijanima, koji poletno u svakom našem službeniku gledaju boljševika naročito kad naši ljudi hoće primieniti željezničke propise, koji njima ne konveniraju. (...) Predstavnici talijanske vojske morali bi uviditi da se sa oko 1000 zatvorenih kola i ono nekoliko pokvarenih lokomotiva ne mogu čudesa stvarati. Mi smo naručili nova kola i nove lokomotive, mi stalno forsiramo popravke ali što nam to vriedi kad nema materijala i kad se ne može doskočiti rapidnom propadanju voznih sredstava. Bilo bi prirodno kad bi i saveznički vojnici brižno čuvali ostatke od ostataka voznih sredstava, jer se i oni služe s njima gotovo u većoj mjeri već mi sami. Kad bi to uvidili onda bi spriečavali četnicima da režu gumena vacum crieva i prave druge zulume sa našim vagonima. (...) Naše osoblje zastrašeno četničkim terorom mora udovoljavati svim nalazima talijanske vojske, jer inače nije sigurno ni za goli život.« Vokić završava sljedećom rečenicom: »Ovo izvješće treba ostati izključivo za internu uporabu Glavnog ravnateljstva.«[32] Iz ovoga je vidljivo da vlasti NDH, usprkos velikog nezadovoljstva talijanskim postupcima, svoje pritužbe ponekad nisu smjele ni otvoreno pokazati.

Pred samu kapitulaciju Italije, do koje je došlo u rujnu 1943, izgleda da su Talijani (naslućujući svoje skoro povlačenje iz NDH, a možda i sukob s donedavnim osovinskim par-

---

[31] HDA, MPJR, k. 204, GT-409/42, GT-453/42, GT-1115/42, GT-1206/42, GT-1271/42, T-1590/42, 3431/42, k. 205, T-162/43, 410/43, T-589/43, T-965/43, k. 207, 2501/43; RDŽ Zg k. 5, 2441/43, k. 6, 2901/43.

[32] HDA, MPJR, k. 204, T-1563/42.

tnerima) pokušali uništiti neke željezničke objekte. Tako su krajem kolovoza 1943. postavili eksploziv na Globorničkom mostu (na pruzi Karlovac – Rijeka), ali su ga iz minskih komora izvadili ustaše i domobrani.[33]

Nakon kapitulacije Italije u rujnu 1943. ustaške vlasti su konačno bile slobodne da pokušaju nadoknaditi barem dio štete koje su im u protekle dvije godine nanijeli Talijani. Tako je naređeno da se sva roba namijenjena Italiji, a koja se zatekla na željezničkim postajama u NDH, zaplijeni i iskoristi za potrebu »oslobođenih krajeva« (tj. onih krajeva koje je Italija bila anektirala 1941).[34]

Stanje sigurnosti na prometnicama koje su do kapitulacije osiguravali Talijani nije se popravilo. Ustaški pokušaji s kraja 1943. da u Rijeci i Istri uspostave svoja tijela vlasti bili su jednim dijelom neuspješni upravo zbog slabe povezanosti tih krajeva s Zagrebom. Budući da su partizani nadzirali »gotovo čitavo područje od Duge Rese do mora«, do Rijeke se moglo doći samo preko Slovenije i Trsta.[35]

Hrvatsko domobranstvo i željeznički promet

Oružane snage NDH sastojale su se od Domobranstva kao redovne vojske i Ustaške vojnice kao posebnih vojnih postrojbi ustaškog pokreta. Tijekom rata Domobranstvo i Ustaška vojnica preustrojene su u jedinstvene oružane snage.

Već 1941. godine pri Ravnateljstvima državnih željeznica Zagreb i Sarajevo ustrojena su Domobranska predstavničtva koja su se od 1. travnja 1943. nazivala Predstavničtva oružanih snaga (Predors). Ona su se brinula za vojni prijevoz i sva druga vojno-tehnička pitanja vezana uz željeznice i djelovala su po uputama i pod nadzorom Prometnog odsjeka Glavnog stožera MINORS-a.[36] Predorsima su bila podređena vojna zapovjedništva željezničkih postaja. Nadstojnik Predorsa imao je ovlasti zapovjednika pukovnije, bez obzira na svoj čin. U prvoj polovici 1944. postrojen je i Predors pri Ministarstva prometa.[37]

U kolovozu 1944. osnovana je Prometno-nadzorna služba u Oružanim snagama. Ona je bila zadužena za vojno-policijske poslove u prometu i trebala je, među ostalim, pomagati zapovjedništvima željezničkih postaja u nadgledanju vojnih osoba koje su putovale željeznicom.[38]

Od domobranskih postrojbi čije je djelovanje bilo povezano sa željeznicama prvo treba spomenuti Željezničku bojnu (bataljun) koja je ustrojena 1941. godine u Brodu na Savi. Imala je 800 ljudi i sastojala se od tehničke, prometne i radničke sati i skladišta željezničkog materijala.[39] Kasnije je bojna proširena pa je imala ukupno šest tehničkih, i još po jednu stožernu, novačku i doknadnu sat. Djelovala je samostalno do kraja rata, ali se njeno

33 HDA, MPJR, k. 207, T-3386/43.

34 HDA, MPJR, k. 207, T-3463/43, T-3407/43.

35 F. Jelić-Butić: *Dalmacija u politici NDH nakon kapitulacije Italije*, »Zbornik IHRPD«, br. 3, str. 553.

36 Ministarstvo Domobranstva (MINDOM) je početkom 1943. promijenilo ime u Ministarstvo oružanih snaga (MINORS).

37 HDA RDŽ Zg k. 2, 451/22. X 1941., Tajni spis 850/42; Vjestnik MINORS-a Naredbe, br. 14/1943; Vjestnik-promet br. 11/1944.

38 Vjestnik MINORS-a Naredbe, br. 36/1944.

39 Colić-1973, str. 224 i 321.

sjedište u svibnju 1942. premjestilo u Požegu, a pred kraj rata u selo Stenjevec kod Zagreba. Ova bojna nije bila zadužena za osiguranje željezničkih pruga, nego za vojno-građevinske poslove vezane uz željeznicu. Tako je, na primjer, početkom lipnja 1943. Druga tehnička sat Željezničke bojne poslana u Jablanicu da preko Neretve postavi sklapajući ratni most za prugu Konjic-Mostar. Taj je most trebao nadomjestiti poznati željeznički most kojeg su partizani, u svrhu zavaravanja protivnika, srušili tri mjeseca prije, za vrijeme bitke na Neretvi. Druga tehnička sat imala je ukupno 318 ljudi a u vršenju tog zadatka bila je podređena jednom njemačkom časniku. Nakon što je most postavljen, ona se u kolovozu vratila na izgradnju pruge u Podsused.[40]

U listopadu 1943. na području Zagreba počeo je djelovati Prvi vojni radni vlak Željezničke bojne. Kasnije je ustrojeno još pet takvih vlakova. Oni su imali i oklopne vagone, a bili su opremljeni svim potrebnim za stanovanje svoje momčadi i popravke pruga razrušenih od partizana ili zračnih napada. U nedostatku takvih zadataka vršili su redovito održavanje pruga. Jedan dio momčadi tih vlakova bio je zadužen za radne zadatke (radni skup), a drugi je osiguravao vlak i izvedbu radova (osiguravajući skup).[41]

U studenome 1944. u Zagrebu je ustrojen je Izvršni (radni) stožer za razkrčivanje koji se sastojao od zapovjednika Željezničke bojne i njegovog stožera. Zadatak tog stožera bio je da vodi raskrčivanje ruševina prouzrokovanih zračnim napadima.[42]

Djelovanje Željezničke bojne određivalo je Nadzorničtvo tehničkih četa Glavnog stožera MINORS-a.[43]

Nakon rata Slavko Kvaternik je o stanju sigurnosti prometnica krajem 1941. godine napisao: »Promet na cestama i željeznicama, uz neprestane sabotaže i napadaje na vlakove i transporte, još je tekao redovito, ali uz silne poteškoće, uz velika osiguranja pruga, s najmanje jednom polovicom oružanih snaga i uz velike štete i gubitke personala i materijala.«[44] Zato i ne iznenađuje što se 1942. godine započelo s ustrojavanjem domobranskih željezničko-stražarskih (žestra) bojni. One su bile popunjene starijim godištima vojnih obveznika, a neke i pripadnicima ratnog zrakoplovstva. Takvih bojni je 1943. bilo 18, a 1944. ukupno 24. Brojčana snaga pojedinih žestra bojni kretala se od 400, preko 800, do 1200 ljudi.[45] Treba spomenuti da su XI (Vinkovci), XII (Hrvatska Mitrovica) i XIII (Stara Pazova) žestra bojna bile popunjene pripadnicima njemačke narodne skupine u NDH. Krajem 1943. te tri žestra bojne je preuzela njemačka policija i početkom 1944. od njih ustrojila jednu od nekoliko dragovoljačkih pukovnija zajedničke njemačko-hrvatske policije koja je u to vrijeme djelovala u NDH.[46]

---

40 HDA, RDŽ Zg, k. 4, 2196/43, k. 5, 2753/43, 2773/43, 2782/43, k. 6, 2906/43, k. 7, 3323/43, k. 17, 2610/44 i k. 20, 1992/45, Vjestnik MINDOM-a Naredbe, br. 22/1942.

41 HDA, RDŽ Zg, k. 7, 3323/43 Tajno, 3626/43, k. 14, 1939/44, 2101/44 i k. 20, 1992/45.

42 HDA, RDŽ Zg, k. 17, 2610/44.

43 I. Košutić: *Hrvatsko domobranstvo u Drugom svjetskom ratu – II dio*, Zagreb, 1994, str. 344-345.

44 N. Kisić Kolanović: *Vojskovođa i politika – sjećanja Slavka Kvaternika*, Zagreb, 1997, str. 221-222.

45 M. Colić: *Oružane snage NDH u BiH 1942-1943. godine*, »AVNOJ i NOB-a u BiH«, Beograd, 1974. i *Oružane formacije NDH u sjeverozapadnoj Hrvatskoj, Slavoniji i Srijemu 1941-1945. godine*, VIG br. 3/1979; I. Košutić: *Hrvatsko domobranstvo u Drugom svjetskom ratu – II. dio*, str. 51-52; »Zbornik NOR-a«, tom V, knjiga 19, dok. br. 244 i knjiga 38, dok. br. 13.

46 HDA, RDŽ Zg, k. 4, 2230/43; A. Miletić: *Vojne formacije Folksdojčera u borbi protiv NOP-a na nemačkoj okupacionoj teritoriji NDH (1941-1944)*, »Zbornik Historijskog instituta Slavonije i Baranje«, br. 11/1974, Slavonski Brod, str. 93-94 i 96.

Nisam pronašao dovoljno podataka o ustroju i djelovanju domobranskih žestra bojni. Ipak, iz nekih dokumenata vidljiva je njihova slaba opremljenost i nedostatna borbena vrijednost. Tako u jednom izvješću iz lipnja 1943. stoji: »Pripadnici domobranske stražarske bojne odsjeka Novska – Banova Jaruga, koji su odredjeni za osiguranje pruge i mostova u obće nisu za vrieme noći na svojim dužnostima. Čim nastane mrak razilaze se po posebničkim kućama (sjenici) u obližnjim selima i tako se sakriju da nebi došli u sukob s partizanima. Na ovaj način ostaju naši objekti na pruzi, kao i sama pruga u najopasnije vrieme bez ikakvog nadzora i osiguranja.« U jednom drugom izvješću iz istog mjeseca stoji da neke domobranske postrojbe ne žele vršiti noćne ophodnje prugom budući da nemaju cipela.[47]

Izgleda da je i poziv J. B. Tita domobranima da do 15. rujna 1944. napuste oružane snage NDH također utjecao na pripadnike pojedinih žestra bojni. Tako u listopadu 1944. IV. žestra bojna iz Zagreba nije mogla osigurati jedno skladište »(...) jer je pomenuta bojna sa preostalim ljudstvom od poznatih žalosnih dogadjaja u rujnu jedva u stanju da izvrši svoj vlastiti zadatak tj. osiguranje pruge i predvidjene objekte (...)«.[48]

Ipak, nema sumnje da su ove jedinice, koje su ukupno mogle brojiti i do 20 000 ljudi, zamijenile jedan dio ostalih ustaško-domobranskih postrojbi i oslobodile ih za druge zadatke. Kasnije su žestra bojne koje nisu bile podređene njemačkom Stožeru u Brodu ušle, zajedno s drugim jedinicama, u sastav domobranskih posadnih zdrugova, dok su druge objedinjene u nove pješačke zdrugove i kao takve i dalje nastavile čuvati pruge.

Vidjeli smo da su Nijemci ustrojili poseban stožer za osiguranje željeznica koji je pokrivao jedan dio pruga u NDH i kojemu su bile podređene neke vojne postrojbe NDH. Ali, i snage NDH su imale posebna zapovjedništva koja su rukovodila zaštitom pruga. Krajem 1942. svako od tri domobranska Zborna područja dobilo je jedno Zapovjedničtvo željezničke mreže, koje je nadziralo sve pruge na dotičnom Zbornom području i zapovijedalo određenim žestra bojnama i nekim drugim ustaško-domobranskim postrojbama.[49]

Na samom početku 1942. postojalo je i Zapovjedničtvo osiguranja željezničke linije Sunja – Svodna – Bosanski Novi – Bihać. Pretpostavljam da je ovo zapovjedništvo ukinuto, a njegove dužnosti je preuzeo njemački *Sicherungsabschnitt F* čiji je stožer bio u Bosanskom Novom.[50]

Prometni zdrugovi ustaške vojnice

Zakonskom odredbom od 13. listopada 1941. ustrojena je Željeznička ustaška vojnica (ŽUV-a) kao posebno ustaško tijelo kojem je zadaća na cijelom području NDH osigurati siguran i uredan željeznički promet. ŽUV-a je bila dužna vršiti stražarsku službu na željezničkim prugama, zgradama i uređajima, pratiti vlakove i bdjeti nad kretanjem putnika i

47 HDA, RDŽ Zg, k. 4, 2324/43, »17.VI.1943.«

48 HDA, RDŽ Zg, k. 16, 2398/44.

49 Zapovjedničtvo željezničke mreže Prvog zbornog područja nalazilo se u Ogulinu, a Drugog zbornog područja u Brodu na Savi. Nije mi poznato gdje se nalazilo Zapovjedništvo željezničke mreže Trećeg zbornog područja.

50 HDA, fond MUP-a Republike Hrvatske (dalje: »MUP RH«), kutija 70, signatura 013.3/1, elaborat »Historijski razvoj Domobranstva u Hrvatskoj od travnja 1941. do svibnja 1945. godine«, str. 19 (dalje: »Elaborat Domobranstvo«); MPJR, k. 207, T-3336/43; RDŽ Zg, k. 2, 135/42; »Zbornik NOR-a«, tom V, knjiga 9, dok. br. 176.

prometom tereta. U nju su prvotno trebali biti primljeni ustaše djelatni ili bivši željezničari, a kasnije i drugi. Zapovjedništvo ŽUV-a se nalazilo u Zagrebu, a bilo je predviđeno da se ustroji po jedna željeznička ustaška bojna u Zagrebu i Sarajevu. Svaka bojna trebala je imati tri sata.[51]

Zakonskom odredbom o Ustaškoj vojnici od 17. srpnja 1942. Željeznička ustaška vojnica je promijenila ime u Prometni zdrugovi Ustaške vojnice.[52]

Kao i ostale postrojbe Ustaške vojnice, tako su i Prometni zdrugovi tijekom 1942. i 1943. stalno brojčano jačali (početkom studenog 1943. imali su ukupno 6000 ljudi). Istovremeno su osnovane i druge postrojbe Prometnih zdrugova, koje nisu bile predviđene prvobitnom zakonskom odredbom od 13. listopada 1941. U rujnu 1943. godine odlučeno je od svih tih jedinica osnovati Prvi (zagrebački) i Drugi (sarajevski) prometni zdrug (brigadu). Prvi zdrug djelovao je uglavnom na području zagrebačkog, a Drugi na području sarajevskog željezničkog Ravnateljstva, slično kao što su djelovale i dvije prvobitne željezničke ustaške bojne. Ustroj oba prometna zdruga mijenjao se i ne može ga se u cijelosti pratiti. Ipak ću navesti da se Prvi prometni zdrug po naredbi od 15. rujna 1943. sastojao od Prve bojne (pet satova i tri samostalna voda),[53] Udarne bojne (pet satova), Prve doknadne (tri sata) i Druge doknadne bojne (nepoznat broj satova). Sve ove bojne imale su sjedište u Zagrebu, dok se Prva posadna bojna nalazila u Sv. Ivanu Zelini i imala dva sata. Drugi prometni zdrug iz Sarajeva se u ožujku 1944. sastojao od sedam bojni (od toga jedna novačka i dvije pričuvne).[54]

Osim osnovne zadaće osiguranja željezničkih pruga, neke postrojbe Prometnih zdrugova, čije je pripadnike, zbog boje njihovih odora, ustaška promidžba zvala »smeđim vojničarima«, sudjelovale su s drugim ustaško-domobranskim postrojbama i u izravnim borbama protiv partizana.

Pri Zapovjedništvu Prometnih zdrugova djelovao je i Obavještajni ured koji se bavio političkom podobnošću pojedinih službenika HDŽ-a. Izvidnici (agenti) toga ureda vršili su uhićenja onih željezničara koji su surađivali s NOP-om.[55]

U Zagrebu su se neke prostorije Prometnih zdrugova nalazile na četvrtom katu zgrade Ministarstva prometa u Preradovićevoj br. 5.[56]

Da bi se povećala borbena snaga Ustaške vojnice u prvoj polovici 1944, počelo se razmišljati o preustrojavanju dva postojeća Prometna zdruga u Stajaće djelatne zdrugove.[57]

---

[51] »Službeni viestnik Ustaške vojnice« (br. 1/1942.) (dalje: SVUV): Zakonska odredba o Željezničkoj ustaškoj vojnici, Z. o. kojom se preinačuje i dopunjuje Z. o. o ŽUV-a (ovom zakonskom odredbom bilo je predviđeno da se ustroji i jedna željeznička ustaška bojna u Osijeku, ali u dostupnim dokumentima nisam našao nikakav podatak koji bi potvrđivao da se to i dogodilo) i Z. o. o pripadnicima ŽUV-a.

[52] SVUV, br. 5/1942; »Ustaša« br. 47/1942.

[53] Raspored jedinica Prve bojne Prvog prometnog zdruga: 1. sat u Zagrebu, 2. u Koprivnici, 3. u Ogulinu, 4. u Zemunu je izdvojen iz Prve bojne i kao samostalna sat podređen izravno zapovjedništvu Prvog zdruga, 5. u Okučanima, 6. u Karlovcu. Popunidbeni vod sa samostalnim vodovima u Lepoglavi, Klanjcu i Sisku.

[54] HDA, MUP RH, signatura III-49/371; HDA, fond Ustaška vojnica, k. 2, spisi Prometnih zdrugova; Krizman-1983, str. 219.

[55] HDA, MPJR, k. 204, VT-11/43, k. 207, 2633/43, T-3157/43; RDŽ Zg, k. 12, 1483/44. Pripadnici Prometnih zdrugova mogli su iznimno vršiti službu bez odore.

[56] U tim prostorijama bili su ispitivani i držani u zatočeništvu pojedini radnici HDŽ-a suradnici NOP-a. Vidi: *Zagrebački željezničari u revoluciji*, Zagreb, 1986, stranice 197-199.

[57] Stajaći djelatni zdrugovi bili su osnovna borbena snaga Ustaške vojnice i do kraja rata ustrojeno je više od 20 takvih zdrugova (brigada).

Time bi Prometni zdrugovi, čija je upotreba djelomično ovisila o ministru prometa (a bili su i izdržavani iz proračuna Ministarstva prometa), postali u potpunosti namijenjeni izravnim borbenim djelovanjima.[58] Naredbom Stožera Ustaške vojnice od 17. srpnja 1944. Drugi prometni zdrug preimenovan je u 11. ustaški stajaći djelatni zdrug. U to vrijeme on je imao četiri bojne. Prva bojna nalazila se u Stambulčiću (četiri sata), Druga u Doboju (pet satova), Treća u Banja Luci (četiri sata) i Četvrta u Zenici (tri sata). Zdrug, čije je zapovjedništvo i dalje bilo u Sarajevu, imao je i stožernu i radnu sat, oružnički i samovozni vod i glazbu zdruga. Nažalost, nisam uspio utvrditi što se dogodilo s Prvim prometnim zdrugom, ali je posve sigurno da je on pod tim imenom djelovao još u studenom 1944. godine. Također nisam mogao utvrditi što se dogodilo sa Zapovjedništvom Prometnih zdrugova, ali pretpostavljam da je ono bilo raspušteno.[59]

Za prvog zapovjednika Željezničke ustaške vojnice 27. listopada 1941. postavljen je ustaški satnik Vilko Pečnikar. Njega je u drugoj polovini 1942. naslijedio ustaški dopukovnik Ivo Herenčić. On je na tom položaju ostao do rujna 1944. godine kada je postao glavar Stožera Ustaške vojnice.[60]

Među ustaškim časnicima koji su djelovali u Prometnim zdrugovima svakako treba spomenuti Antu Vokića. Budući da je prije rata radio na željeznici u Sarajevu, on je 19. travnja 1941. poslan iz Zagreba »da kao privremeni ravnatelj Oblasnog željezničkog ravnateljstva u Sarajevu preuzme organizaciju željezničke službe u centrali i vanjskim jedinicama cijele Bosne.« Krajem kolovoza 1941. Vokić je poveo stotinjak željezničara dragovoljaca na područje Maglaja, gdje su sudjelovali u borbama protiv ustanika i popravljali oštećene željezničke uređaje. Početkom 1942. od tih dragovoljaca osnovana je II. željeznička ustaška bojna kojom je, kao pričuvni ustaški časnik, zapovijedao Vokić. On je krajem 1942. napustio taj položaj, ali je i dalje ostao na čelu sarajevskog željezničkog Ravnateljstva. Već sam naveo kakvo je mišljenje Vokić imao o talijanskim snagama koje su djelovale na području NDH. Osim toga, u ožujku 1942. Vokić je naredio zaustavljanje talijanskih transporta, čime ih je jednim dijelom omeo u njihovoj namjeri da stave pod svoj nadzor Sarajevo.[61] U listopadu 1943. postao je ministar prometa, a kasnije je istovremeno bio i ministar oružanih snaga, što nam također govori o međusobnoj povezanosti tih dvaju ministarstava. U kolovozu 1944. Ante Vokić je smijenjen s oba ministarska položaja.[62]

Osim Prometnih zdrugova postojale su i Željezničko-stražarske bojne Ustaške vojnice. Svojim nazivom i zadaćom ove su postrojbe posve sigurno bile slične Prometnim zdrugovima, ali unatoč tome one nisu spadale pod njihovo zapovjedništvo.[63]

Prva ustaška žestra bojna i Doknadna ustaška žestra bojna nalazile su se u Novoj Gradiški i tijekom 1944. ušle su u sastav 14. ustaškog stajaćeg djelatnog zdruga. Druga ustaška

---

[58] Krizman-1983, str. 315 i drugi svezak istog djela, str. 31.

[59] »Zbornik NOR-a«, tom IV, knjiga 30, dok. br. 96; HDA, Ustaška vojnica, k. 1, »Stališka zapovied br. 47 (29. studeni 1944.)«, k. 2, spisi Prometnih zdrugova.

[60] »Ustaša«, br. 19/1941. i br. 36/1942; Krizman-1983, drugi svezak, str. 31.

[61] *Eugen Dido Kvaternik – Sjećanja i zapažanja 1925-1945*, uredio J. Jareb, Zagreb, 1995, str. 180.

[62] HDA, RDŽ Zg, k. 2, 12/19. IV 1941; »Ustaša«, br. 31/1942; SVUV br. 11/1942, br. 16/1942; Vjestnik-promet, br. 21/1943 i 17/1944. Prije Vokića dužnost ministra prometa obavljao je inžinjer Hilmija Bešlagić, a nakon Vokića tu je dužnost preuzeo Jozo Dumandžić.

[63] HDA, RDŽ Zg, k. 6, 3087/43 i k. 14, 2151/44.

žestra bojna nalazila se u Brodu na Savi i tijekom 1944. ušla je u sastav 16. ustaškog stajaćeg djelatnog zdruga.[64]

Krajem rata i neke druge postrojbe Ustaške vojnice preuzele su na sebe dužnost osiguranja pojedinih željezničkih objekata. U studenome 1944. Stražarska bojna Zagrebačkog ustaškog posadnog zdruga dobila je zadatak da izvrši utvrđivanje zagrebačkog Glavnog kolodvora, vjerovatno kao pripremu za mogućnost otvorenih borbi u samom Zagrebu. U isto to vrijeme stražu nad putničkom i teretnom postajom u Vinkovcima preuzeo je Željezničarski vod Stožerne sati tamošnje Ustaške posadne bojne. U siječnju 1945. na području Novske djelovao je Ustaški sigurnostni željeznički vod, a u travnju 1945. u sklopu Ustaške vojnice ustrojeno je Zapovjedničtvo za osiguranje željezničkih objekata u Zagrebu.[65] Svi ti podaci daju naslutiti da su ove postrojbe preuzele zadatke ustaškog Prvog prometnog zdruga. Ipak, u to ne mogu biti potpuno siguran, jer, kao što je već navedeno, nije poznato što se s Prvim prometnim zdrugom događalo nakon studenoga 1944.

Gradnja objekata za zaštitu željezničkog prometa

S obzirom na veliki broj napada na željeznice u NDH, javila se potreba za stalnim osiguranjem pojedinih dijelova pruge. Jedan od načina da se to postigne bila je izgradnja stražarskih tornjeva i bunkera iz kojih je bilo moguće nadzirati prugu, ili pružiti otpor mogućem napadaču. Takvi objekti počeli su se graditi već krajem 1941. Njemački general u Hrvatskoj von Horstenau je u to vrijeme u jednom izvješću njemačkom zapovjedniku Jugoistoka predložio da se za zaštitu izuzetno važnih pruga Dobova – Zemun i Brod – Sarajevo izgrade stražarski tornjevi i druga utvrda po uzoru na Austro-Ugarske koja je takve radove poduzela u Bosni i Hercegovini nakon njene okupacije 1878. Izgradnja bi započela nakon proputovanja jednog njemačkog časnika koji bi odredio opseg potrebnih radova. Samu izgradnju (koju bi nadgledali Nijemci) i »skromne i snošljive troškove« snosile bi vlasti NDH. I tako je krajem studenoga 1942. na području NDH već postojalo 29 gotovih stražarskih tornjeva, 67 ih je bilo u izgradnji, a bilo je planirano izgraditi još 34 tornja.[66]

Osnivanjem njemačkog Stožera za osiguranje željeznica u Brodu, koji je počeo djelovati s prijelaza 1942. na 1943, započeli su intenzivni i opsežni radovi na osiguranju za Nijemce bitnih pruga u NDH. Tijekom veljače 1943. taj je Stožer izradio opsežan plan za utvrđivanje pruge Dobova-Zemun. Tako je na ukupno 128 mostova, željezničkih postaja i drugih točaka uz prugu trebalo izgraditi dva-tri ili više bunkera, tornjeva i nastamba za pripadnike osiguranja pruge. Primjerice, samo na postaji Vinkovci trebalo je izgraditi, uz već postojećih pet betonskih, još dva bunkera, tri stražarska tornja, a trebalo je izvršiti i druge radove na utvrđivanju. Taj plan utvrđivanja trebao je biti ispunjen do 1. srpnja 1943, a prema naknadnom potraživanju njemačkog Stožera u Brodu i Ministarstva oružanih snaga NDH na nekim dijelovima pruge ti radovi trebali su biti dovršeni već do 15. svibnja 1943, što je bilo odbijeno kao nerazumno i nemoguće. Nakon pruge Dobova – Zemun, Nijemci

---

64 M. Colić: *Oružane formacije NDH u sjeverozapadnoj Hrvatskoj, Slavoniji i Srijemu 1941-1945. godine*, VIG, br. 3/1979; »Zbornik NOR-a«, tom IV, knjiga 33, dokument br. 161.

65 HDA, RDŽ Zg, k. 16, 2476/44, k. 17, 2551/44, k. 18, 73/45, k. 20, 960/45.

66 HDA, RDŽ Zg, k. 3, 2828/42, k. 4, 2037/43; Zbornik NOR-a, tom XII, knjiga 1, dok. br. 279, knjiga 2, dok. br. 186.

su odlučili osigurati i pruge Sarajevo – Brod, Doboj – Tuzla i Osijek – Vinkovci. I na prugama koje nije pokrivao njemački Stožer u Brodu, vlasti NDH su tijekom 1943. i 1944. nastavile graditi nove stražarske tornjeve.[67]

Iako su se tijekom tih radova suočavali s mnogobrojnim problemima, Nijemci i vlasti NDH su uspjele izgraditi veliki broj novih utvrda. Prema jednom izvješću sa početka ožujka 1944. na pruzi Zagreb – Zemun bilo je 120 dovršenih stražarskih tornjeva, 82 u gradnji, a trebalo je započeti graditi još 39 novih stražarskih tornjeva. Na području Karlovca, Bjelovara, Osijeka i Prijedora gradilo se ili je trebalo započeti gradnju na još 28 tornjeva.[68]

Troškove podizanja obrambenih objekata snosila je NDH, a radove su izvodile sekcije za održavanje pruga HDŽ-a, ili zidari i radnici koji bi bili pozvani na izvanrednu vojnu djelatnu službu i poslani određenim domobranskim željezničko-stražarskim bojnama. Osim njih, u gradnji tih objekata sudjelovali su i pripadnici Dora (domobranskih-radnih) pukovnija.[69] Te su radove neprestano požurivala njemačka i domobranska zapovjedništva, a za njih je neprestano nedostajalo radnika i potrebnog tvoriva. Osim toga, partizani su često uništavali poluzavršene ili završene ali nezaposjednute fortifikacije. Tako u jednom izvješću stoji: »Uobće što po danu napravimo, to partizani po noći poruše, jer nema nikakvog osiguranja od strane vojske, a koje smo bili tražili.« I strah od partizanskih napada utjecao je na brzinu radova pa tako: »Naši radnici većim dielom uobće ne rade, jer su dobili zabranu od odmetnika, a oni koji i rade nećkaju se ići na rad na otvorenu prugu, a pogotovo na gradnju bunkera.«[70]

Jednokatni stražarski toranj za posadu od 8 do 12 ljudi u stvari je bila kula visoka 6,55 metara, sa zidovima dužine četiri i pet metara. Tornjevi su bili građeni od cigle, ali se razmišljalo i o korištenju gotovih betonskih blokova čime bi se zbog nedostatka ljudi, tvoriva i nesigurnosti gradilišta olakšala i ubrzala gradnja. Toranj je imao po osam puškarnica u prizemlju i na prvom katu (po jedna na svakom zidu i po jedna na mjestu gdje se zidovi spajaju pa se vatrom mogao pokriti cijeli prostor oko tornja). Ispred ulaza u toranj nalazio se zaštitni zid koji je omogućavao članovima posade da pri izlasku ne budu izravno ugroženi od neprijateljske vatre. Na prvom katu nalazio se otvor u stropu koji je vodio do osmatračnice na vrhu tornja, a sličan otvor postojao je i između prizemlja i prvog kata. Osmatračnica je bila ograđena zidićem, pa se i otuda moglo borbeno djelovati, a na tom mjestu se mogao postaviti i svjetlomet (reflektor) za osmatranje okolnog prostora. Toranj je bio opremljen svim potrebnim namještajem i opremom, ali zbog velikog opsega radove nekada se išlo na najjednostavnije opremanje. Neki su tornjevi imali i natkrivene osmatračnice, ali se te krovove prekinulo postavljati nakon što su Nijemci primijetili da to otežava korištenje ručnih bombi. Tornjeve je trebalo ograditi i s više pojaseva bodljikave žice.[71]

---

[67] HDA, MPJR, k. 206, T-1407/43, T-1735/43; RDŽ Zg, k. 3, 1064/43, k. 4, 1570/43, 2340/43, k. 6, 3075/43, k. 11, 1175/44, 1302/44.

[68] HDA, RDŽ Zg, k. 9, 638/44.

[69] Tijekom 1942. i 1943. od ljudstva koje nije bilo sposobno za borbu ustrojeno je nekoliko samostalnih radnih bojni, koje su zatim spojene u tri Dora pukovnije (Prva u Bjelovaru, Druga u Zagrebu i Treća u Sarajevu). HDA, MUP RH, »Elaborat Domobranstvo«, str. 19.

[70] HDA, RDŽ, Zg k. 4, 2230/43, 2231/43, k. 5, 2547/43, k. 7, 3725/43, 3831/43, k. 8, 281/44.

[71] HDA, RDŽ Zg, k. 4, 2339/43, 2346/43, k. 6, 3075/43, 3212/43, 3234/43, k. 8, 108/44.

Oklopni vlakovi

Kako su počeli napadi na vlakove, pojavila se potreba za oklopnim vagonima i lokomotivama koji bi pružili zaštitu željezničarima i putnicima. Tako u jednom izvješću iz ožujka 1942. stoji da se na pruzi Doboj – Tuzla »osoblje vlaka sakriva u uglju ili bilo gdje, pošto se na svakog, koji se pokaže, puca.« I tako su radionice HDŽ-a počele izrađivati oklopljene vagone i lokomotive koje su koristili sami radnici HDŽ-a, ali i razne ustaško-domobranske, njemačke i talijanske postrojbe. Tako je na primjer u lipnju 1943. na području zagrebačkog željezničkog Ravnateljstva u te svrhe korišteno 70 oklopnih kola i 78 oklopnih strojeva. Za nadzor pruga koristile su se i drezine.[72] Kao zaštita od mina, koje su bile često postavljane na pruge, služila su štitna kola. HDŽ je radio i na izumu posebnih samovoznih električnih kola koja su se trebala kretati ispred vlaka i štititi ga od mina.[73]

U Domobranstvu su tijekom 1943. ustrojena tri sata oklopnih vlakova, tako da je svako zborno područje imalo po jedan sat od tri vlaka. Tako je, primjerice, u rujnu 1944. na području 3. zbornog područja djelovao 3. sat oklopnih vlakova. U svom je sastavu imao vlakove »Ris«, »Vuk« i »Lisac« koji su bili naoružani topovima od 47 mm i strojnicama od 7,5 i 7,9 mm. Ti su vlakovi ponekad bili podređeni nekim drugim domobranskim postrojbama. Osim toga, neke domobranske postrojbe raspolagale su vlastitim pomoćnim oklopnim vlakovima.[74]

I njemačke snage koje su djelovale na prostoru NDH raspolagale su oklopnim i radnim vlakovima. Tijekom 1941. i 1942. njemačke divizije koje su djelovale na području NDH i Srbije raspolagale su s oko četiri oklopna vlaka koji su se pokazali uspješnima. Kasnije je i Njemački opunomoćenik za prijevoz u Hrvatskoj raspolagao s određenim brojem oklopnih vlakova i drezina.[75]

U ožujku 1944. izdane su željezničkim tijelima posebne upute o korištenju oklopnih vlakova. Na svim sredstvima za sporazumijevanje bilo je najstrože zabranjena upotreba naziva »oklopni vlak«. Umjesto toga, a u svrhu zavaravanja neprijatelja, trebao se koristiti naziv »žurni pomoćni vlak«. Kretanje oklopnih vlakova trebalo je biti tajno, a kao odredišna postaja trebala se navesti prva postaja nakon pravog odredišta.[76]

Mjere zaštite od zračnih napada

U drugoj polovici 1943. Ministarstvo prometa počelo je planirati nadogradnju skloništa preostalih od Kraljevine Jugoslavije, kao i gradnju novih skloništa na većim željezničkim postajama. Arhivu i važno tvorivo trebalo je premjestiti u sigurnije prostorije. Koliko su zračni napadi bili uzeti za ozbiljno govori i podatak da su u kolovozu 1943. napravljeni pla-

---

72 Drezina (ime je izvedeno od izumitelja K. Draisa) je manje željezničko vozilo na motorni ili ručni pogon koje služi nadzornim organima za vožnju po pruzi. Oklopne drezine služe za čuvanje pruge i održavanje veze s oklopnim vlakovima.

73 HDA, MPJR, k. 205, T-428/43, k. 208, T-1962/44; HDA, RDŽ Zg, k. 2, 451/22. X 1941, Tajni spis br. 850/42, k. 4, 2254/43, 2269/43, k. 10, 1081/44.

74 HDA, MUP RH, »Elaborat Domobranstvo«, str. 20 i 21a; »Zbornik NOR-a«, tom IV, knjiga 29, dok. br. 157, 160, knjiga 30, dok. br 154.

75 HDA, RDŽ Zg, k. 1, VT-498/44, k. 16, 2399/44; »Zbornik NOR-a«, tom XII, knjiga 1, dok. br. 266, knjiga 2, dok. br. 119.

76 HDA, RDŽ Zg, k. 1, VT-498/44.

novi za nastavak rada u slučaju da zgrade zagrebačkog Ravnateljstva (Mihanovićeva 12) i Ministarstva prometa i Glavnog ravnateljstva za promet (Preradovićeva 5) budu uništene bombardiranjem. U rujnu je izdan poseban naputak kojim su određene mjere samozaštite od zračnih napada. Od željezničara su trebali biti ustrojeni vatrogasni, zdravstveni i drugi vodovi i rojevi koji bi otklanjali štetu nastalu zračnim napadima.[77]

Kada su zračni napadi uslijedili, oni su dodatno otežali odvijanje prometa. Kako stoji u jednom izvješću Njemačkog opunomoćenika za prijevoz iz lipnja 1944: »Zbog zračnih napada na Bosanski Brod i Priedor, uobičajni život u ovim mjestima je sasvim zamro.« (*Infolge der dauerden Luftangriffe auf Bos. Novi und Priedor ist das öffentliche Leben in diesen Orten fast völlig erlahmt.*) Iz straha od napada željezničko osoblje napuštalo je službu ili ju je izbjegavalo vršiti tijekom dana. Zbog velikih gubitaka na željezničkom parku i tvorivu, kao i šteta nastalih od eksplozija streljiva na samim željezničkim postajama uzrokovanih zračnim napadima, izbjegavalo se gomilanje opasnih tereta na postajama.

Zbog važnosti motornog goriva posebna se pažnja davala zaštiti cisterna. Njihov pretovar trebao se vršiti samo po noći ili maglovitom vremenu. Cisterne je također trebalo maskirati ili za njih podići nadkrovove da se ne bi vidjeli iz zraka. Svaku cisternu je trebalo opremiti čepovima da bi se rupe od zrakoplovnih strojnica mogle začepiti.[78]

MINORS je u kolovozu 1944. naredio željezničkim radionicama da za potrebe *vlakopratnih protuzrakoplovnih strojničkih sati* preuredi 40 vagona normalnog i 20 uskotračnog kolosjeka. Ali na početku 1945. godine radionice su dostavile zanemariv broj preuređenih vagona. Također u kolovozu 1944. izdana je posebna okružnica o obrani vlakova od zračnih napada. Bilo je predviđeno da se svim vojnim osobama koje putuju vlakom podijeli pričuva streljiva s kojim bi se gađali zrakoplovi. U slučaju napada, sve vojne osobe trebale su organizirano napustiti vlak i iz svojih oružja otvoriti vatru na napadača.[79]

Djelovanje MUP-a NDH u svrhu osiguranja željeznica

Glavno ravnateljstvo za javni red i sigurnost (GLAVSIGUR)[80] bilo je vrhovno redarstveno-sigurnosno tijelo u sklopu MUP-a NDH.[81]

U sklopu GLAVSIGUR-a djelovalo je željezničko, prometno i pogranično redarstvo. Ovi redarstveni poslovi imali su svoja posebna povjereništva u kojima su se obavljali svi poslovi vezani uz njih.[82]

Da bi se povećala sigurnost željezničkog prometa, donesena je 9. studenog 1942. Zakonska odreba o osiguranju željezničkog prometa kojom je u sklopu GLAVSIGUR-a osno-

77 HDA, MPJR, k. 207. T-2051/43; RDŽ Zg, k.6, 2940/43, k. 7, 3821/43, k. 11, 1270/44, k. 13, 1632/44; Vjestnik-promet, br. 19/1943.

78 HDA, RDŽ Zg, k. 8, 249/44, k. 11, 1303/44, 1327, k. 13, 1630/44, 1666/44, k. 18, 296/45, k. 19, 565/45.

79 HDA, RDŽ Zg, k. 18, 44/45; Vjestnik MINORS-a Naredbe, br. 39/1944.

80 To tijelo se prvotno zvalo: »Ravnateljstvo za javni red i sigurnost« (RAVSIGUR).

81 Za više podatak o ustroju redarstveno-sigurnosnih službi u NDH vidjeti rad L. Kobse *O organizaciji ustaškog aparata vlasti za provođenje terora u tzv. NDH*, »Zagreb u NOB-i i Socijalističkoj revoluciji«, Zagreb, 1971.

82 HDA, MPJR. k. 209, 810/43; »Zbornik NDH« br. 30/1942, 21/1943, 10/1944, 1-2/1945.

van ured Državnog povjerenika za sigurnost željezničkog prometa. Njegov je zadatak bio da s vojnim, redarstvenim i građanskim vlastima osigura nesmetano odvijanje željezničkog prometa, a njegove nadležnosti protezale su se na području udaljenom do četiri kilometra od željezničke pruge.

Naredbom ovog Državnog povjerenika područje željezničkih pruga i objekata označeno je posebnim pločama koje su zabranjivale pristup tom području svim neslužbenim osobama i putnicima, osim na za to točno određenim mjestima. U tom je području bilo zabranjeno tjeranje i ispaša stoke. Pojas širok 300 metara sa svake strane pruge morao se očistiti od svakog drveta, grma ili biljke koje bi mogućem napadaču mogle dati zaklon, a u istom pojasu trebalo je obustaviti svaku obradu tla. Prekršitelja ovih odredbi moglo se poslati u logor ili pred prijeki sud, a na njega se moglo i pucati bez upozorenja.

Ovaj Državni povjerenik mogao je pozvati odraslo muško stanovništvo koje je stanovalo u području njegove djelatnosti da vrši stražarsku službu na pruzi ili da sudjeluju u njenom popravku. On se bavio i pitanjima političke podobnosti radnika HDŽ-a, a od 30. kolovoza 1944. postao je odgovoran za sigurnost svih prometnica u NDH.[83]

U sklopu ureda Državnog povjerenika za sigurnost željezničkog prometa postojao je i Obavještajni odsjek, koji je bio nadležan samo za radnike željeznica i osobe koje su s njim u vezi. Obavještajni odsjek je imao svoja središta u Zagrebu, Osijeku, Vinkovcima i Rumi, a njegovi izvidnici (agenti) djelovali su i po drugim mjestima i željezničkim postajama. Neki od tih agenata dolazili su iz Prometnih zdrugova Ustaške vojnice.[84]

GLAVSIGUR, Ministarstvo prometa i MINORS donijeli su cijeli niz mjera u svrhu veće sigurnosti prometa. Tu svakako treba spomenuti naredbu ministra prometa od 7. prosinca 1942. kojom je do 6. siječnja 1943. obustavljen svaki osobni promet na svim željeznicama u NDH. Ta je naredba kasnije produžena na neodređeno vrijeme, a zatim je opet izdata 23. siječnja 1944. za sljedećih mjesec dana. Tako su željeznicama mogli putovati samo osobe s posebnom dozvolom i odobrenjem GLAVSIGUR-a (npr. radnici i učenici koji svakodnevno putuju, seljaci koji nose namirnice na tržište, itd.). Ovom se naredbom težilo ograničiti korištenje željeznica samo na nužne potrebe, a istovremeno onemogućiti diverzante u postavljanju bombi u same vlakove.

Tijekom 1944. odlučeno je da vojska i redarstvo trebaju strogo pregledati sve vojne i građanske osobe, kao i same radnike HDŽ-a, prije ulaska na »željezničko područje« (zgrade, pruge i prostor ispred postaja). Također je trebalo pregledati svaki vlak prije polaska s početne postaje, a zatim ga prije ulaska putnika držati zatvorenim. Za vrijeme zračnih uzbuna cijelo »željezničko područje« trebalo je isprazniti od građanskih osoba. Sve je to trebalo poduzeti da bi se zaustavile diverzije i podmetanje eksploziva u vlakove, a da su takve mjere bile opravdane potvrđuje, na primjer, slučaj eksplozije paklenog stroja u vlaku na zagrebačkom Glavnom kolodvoru 16. kolovoza 1944, kada je poginula jedna, a ranjeno desetak osoba.[85]

Neki željezničari koji su pristupili partizanima još su uvijek podizali plaću ili hranu na koju su kao željezničari imali pravo. Zato je tijekom 1944. odlučeno da se radnicima na

---

[83] HDA, RDŽ Zg, k. 8, 399/44, k. 19, 759/45; »Zbornik NDH«, 33-34/1942, 14/1944.

[84] D. Lazić: *Organizacija policijsko-obavještajne službe NDH*, »Zbornik za istoriju«, Novi Sad, br. 8, 1973, str. 158-160.

[85] HDA, RDŽ Zg, k. 8, 339/44, k. 12, 1473/44, k. 14, 1911/44, 2051/44, 2158/44; »Zbornik NDH« br. 36-37/1942, 1-2/1943, 3/1944.

teritoriju kojeg kontroliraju partizani ne izdaju plaće i hrana. Kasnije se podobnim radnicima ipak dozvolilo podizanje plaća. Zbog svega toga vršio se strogi nadzor nad željezničarima da ne bi javljali partizanima podatke o kretanju vlakova, a u studenom 1944. zabranjeno je radnicima HDŽ-a da putuju u mjesta ugrožena od partizana kako bi se spriječila možebitna suradnja s njima. Kazna za željezničare simpatizere i suradnike NOP-a mogla je biti premještanje na drugo radno mjesto, slanje na prisilni boravak u logor ili smrtna kazna.[86]

Da bi se smanjila mogućnost napada na vlakove, vlasti NDH su ponekad pribjegavale iseljavanju cijelih naselja koja su se nalazila uz dijelove pruge koji su bili izloženi čestim napadima. Tako je u svibnju 1942. vojska NDH iselila pučanstvo iz Blinjskog Kuta i još nekih mjesta u blizini Sunje gdje su napadi na vlakove bili posebno česti. Tom prilikom u logore je, prema ustaškom dokumentu, poslano 210 muškaraca (13 partizana) i 560 žena i djece.[87]

Osim toga, vlastima NDH stajale su na raspolaganje posebne zakonske odredbe, kojima su utvrđene mjere odmazde za svaki čin napada ili sabotaže. Ako ne bi bilo moguće kazniti počinitelja sabotaže, za nju su mogle biti kažnjene druge osobe koje ju nisu počinile, ali su za nju znale, pomagale je, ili one za koje je bilo utvrđeno da su »komunisti«. Tako je, primjerice, 6. kolovoza 1944. kao odmazda za napad partizana na putnički vlak obješen željeznički dočinovnik Tomo Sekulić, koji je bio uhićen 31. svibnja iste godine, kada je partizanima pokušao odnijeti neke potrepštine iz jednog skladišta HDŽ-a.[88]

Prema njemačkoj naredbi vojne vlasti NDH otvorile su u ožujku 1943. u Rumi, Osijeku i Brodu logore za do sto talaca iz mjesta u čijoj je blizini izvršena diverzija na željezničku prugu nad kojima se mogla izvršiti odmazda.[89]

Djelovanje HDŽ-a krajem rata

Zadnjih mjeseci 1944. NDH se našla na izravnoj crti bojišnice što je željezničkom prometu donijelo nove probleme. Koliko je situacija bila teška svjedoči i molba kojom je u prosincu 1944. Sekcija za održavanje pruga Sisak tražila od zagrebačkog Ravnateljstva državnih željeznica da joj se dozvoli evakuacija u Zagreb zbog potpune nesigurnosti i nemogućnosti djelovanja u samom Sisku.[90] Ali i tijekom tih mjeseci poduzeti su određeni koraci da bi se promet nastavio odvijati.

Tako je u rujnu 1944. HDŽ opremljen određenim brojem radiopostaja kako bi se smanjila ovisnost o telefonskom i brzojavnom prometu, koji je bio vrlo osjetljiv na diverzije. Tim radiopostajama trebale su upravljati povjerljive osobe, a promet na njima trebao je biti šifriran.[91]

Posebno je važno bilo držati vezu s novootvorenim crtama bojišnice u Srijemu i Dalmaciji. Tako su u kolovozu 1944. u Bihaću i Generalskom Stolu organizirana Odpremna

---

86 HDA, RDŽ Zg k. 2, 1534/44, k. 11, 772/44, k. 16 2530/44, k.17 b.b./44, 830/44, 2549/44, 2681/44.

87 »Zbornik NOR-a«, tom V, knjiga 32, dok. br. 100, tom XII, knjiga 2, dok. br. 86. Za slične akcije vojnih snaga NDH u kojima su iseljena i zatim potpuno unišena pojedina naselja vidi navedenu knjigu Lj. Bošnjaka, str. 166.

88 HDA, RDŽ Zg, k. 14, 1968/44; »Zbornik NDH« 31-32/1943; Colić-1973, str. 449.

89 *Građa za historiju Narodnooslobodilačkog pokreta u Slavoniji*, knjiga 4, dok. br. 156, Slavonski Brod, 1965.

90 HDA, RDŽ Zg, k. 17, 2736/44.

91 HDA, RDŽ Zg, k. 14, 2199/44.

zapovjedničtva oružanih snaga čija je zadaća bila upravljanje obskrbom za oružane snage i građanstvo obalnog pojasa (Hrvatsko primorje, Lika i sjeverna Dalmacija). Budući da iz Bihaća nije postojala pruga u smjeru Dalmacije, za taj su zadatak mogli služiti samo kamioni. Osim toga, pruga Karlovac – Ogulin bila je u rujnu 1944. sasvim izbačena iz upotrebe, pa se može pretpostaviti da se i od Generalskog Stola moglo koristiti samo kamionima.

U studenome 1944. pri Zapovjedničtvu operativnog područja »Istok«, koje je rukovodilo cjelokupnom vojnom djelatnošću na srijemskoj bojišnici, djelovao je Povjerenik za promet. On je poduzeo više rigoroznih mjera u cilju održanja rada željeznica (npr. cjelodnevni rad željezničkih radnika i prijetnja izvođenja pred ratni sud za svaki namjerni propust u obavljanju poslova). General Gustović, zapovjednik Operativnog područja »Istok«, težio je evakuirati iz istočnog dijela NDH što više hrane i svo ostalo potrebno tvorivo, ali su ga u tome ometale česte diverzije na pruzi između Zagreba i istočne Slavonije (transporti iz Zagreba za Slavoniju se nisu mogli poslati ni preko Mađarske zbog uništene pruge kod Krapine), nedostatak transportnih vagona (koje su koristili prognanici za stanovanje) i neorganiziran istovar tvoriva u Zagrebu. U prosincu 1944, na više željezničkih postaja ili i cijelih odsječaka pruge Zagreb – istočna Slavonija postavljeno je više *privremenih željezničkih povjerenika*, uglavnom ustaških časnika, da bi se uspostavio nadzor nad prometom i željezničkim službenicima na tom vitalnom prometnom pravcu.[92]

Krajem 1944. i početkom 1945, njemačke i ustaško-domobranske snage započele su s uništavanjem ili skidanjem nekih pruga. Također su započeli s pripremama za miniranje željezničkih mostova.[93]

Zaključak

U ovom radu je jednim dijelom prikazano djelovanje Hrvatskih državnih željeznica u NDH, kao i sigurnosni problemi s kojima su se željeznice u to ratno vrijeme susretale.

Spomenut je podatak da je krajem 1941. *cijela jedna polovica ukupnih vojnih snaga NDH* korištena samo za osiguravanje pruga. Kasnije su ustrojene i posebne postrojbe čija je glavna zadaća bila upravo osiguravanje pruga. Nijemci su osnovali posebni stožer čiji je jedini zadatak bio štititi pruge, a vidjeli smo da su i Talijani odvajali velike snage za istu namjenu. Osim vojnih, poduzete su i opsežne redarstvene mjere. Ipak, isto je tako vidljivo da sve to nije moglo zaustaviti najrazličitije vrste napada na željeznički promet koji je, uz velike štete, bio često prekidan. Možemo zaključiti, dakle, da se željeznički promet, usprkos vidljivim naporima ustaških vlasti i njezinih saveznika, nije mogao normalno odvijati. To je samo dodatno pogoršalo gospodarsko i prometno, kao i stanje opće sigurnosti u NDH. Sve to ukazuje i na veliku snagu antifašističkog pokreta koji je djelovao na području NDH.

Vojne postrojbe NDH, kao i Hrvatske državne željeznice, bile su na lokalnoj razini donekle samostalne, ali na višim razinama potpuno podvrgnute njemačkim i talijanskim interesima.

---

[92] HDA, MPJR, k. 208, T-2253/44, T-2284/44, T-2285/44, T-2365/44, T-2381/44; RDŽ Zg, k. 14, 2041/ 44, k. 15, 2283, k. 17, 2551/44, 2555/44. Već krajem 1943. bila je sasvim prekinuta pruga Karlovac – Rijeka (vidi bilješku 35). U rujnu 1944. pruga Zagreb – Zemun bila je izvan upotrebe 21 dan, a u istom mjesecu je sasvim izbačena iz upotrebe pruga Karlovac – Ogulin (vidi Lj. Bošnjak, str. 269 i 270).

[93] HDA, k. 17, 2533/44, k. 18, 67/45, k. 19, 667/45.

Summary

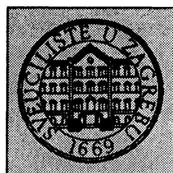
Railway traffic and its security in the Independent Stat Croatia (ISC) 1941-1945.

During the World War II railroads were the most important means of communication in the ISC. Antifascist (Tito's partisan) forces were well aware of this, and one of their strategic objectives was to disrupt railway traffic as much as possible. Partisan attacks on railway installations were numerous and effective, which forced the ISC to establish special army and ustasha militia railway security troops. Office of the secretary for railway security was established within the ISC ministry of the interior (police). German and Italian troops in the ISC also paid a great deal of attention to the railway security.

Despite those elaborate measures partisan attacks continued, and only the most important railway lines were kept open, although with great difficulties and heavy losses.

FILOZOFSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU
ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
INSTITUTE OF CROATIAN HISTORY
INSTITUT FÜR KROATISCHE GESCHICHTE

RADOVI
30



ZAGREB 1997.

Izdavač

Zavod za hrvatsku povijest
Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu

Za izdavača

Stipe Botica

Adresa uredništva

Zavod za hrvatsku povijest, Filozofski fakultet Zagreb, Ivana Lučića 3
tel. 385 1/ 6120 150, 6120 166, fax. 385 1/ 6156 879

Časopis izlazi jednom godišnje. Izdavanje časopisa sufinancira
Ministarstvo znanosti i tehnologije Republike Hrvatske.

Rješenjem Republičkog komiteta za prosvjetu, kulturu, fizičku i tehničku kulturu SR Hrvatske
br. 6859/1 od 5.X.1982. časopis »Radovi« oslobođen je plaćanja poreza na promet proizvoda.

Časopis je registriran u Ministarstvu znanosti i tehnologije
Republike Hrvatske pod brojem UP-547/2-84-1984.

Tehnički urednik
Krešo Turčinović

Naslovna stranica
Iva Makvić

Lektura i korektura
Ljiljana Cikota

Prijevod sažetaka na engleski jezik
Marina Denona-Krsnik

CIP – Katalogizacija u publikaciji
Nacionalna i sveučilišna biblioteka, Zagreb

UDK 949. 75

RADOVI 30
/ [uređivački odbor Ivo Goldstein... et al.]. – Zagreb
: Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta, 1997.
– 372 str. ; 24 cm

– Summaries.

ISBN 0353-295X

Kompjutorski slog i prijelom
Krešo Turčinović

Tisak
KRATIS – Zagreb

Tiskanje završeno u ožujku 1998. godine

Naklada
500 primjeraka